Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7931**
18. Wahlperiode 18.03.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/7792 –

Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Abend des 3. Februar 2016 lief, vermutlich aufgrund eines Elektronik-Fehlers an der Rudersteuerung, das Groß-Containerschiff „CSCL Indian Ocean“ auf Grund. Nach eigenen Pressemitteilungen hat das Havariekommando (HK) als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer die Gesamt-Einsatzleitung bis zum 9. Februar 2016 übernommen. Nach HK-Pressemitteilung Nr. 1 vom 4. Februar 2016 hätte zwei Mal vergeblich das „zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg versucht, das Containerschiff zurück in das Fahrwasser zu schleppen“.

Aus den Pressemitteilungen ist nicht eindeutig erkennbar, unter welchen Bedingungen dieses Festkommen geschah oder wer sich für die Konzipierung, Planung, Vorbereitung, Bereitstellung der eingesetzten Schiffe und Durchführung der Freischleppversuche verantwortlich zeichnete. Auch ist daraus nicht erkennbar, ob die Bundesregierung durch fehlende Auflagen für das Befahren der Bundeswasserstraße Elbe durch ein, nach Verlust eines Ankers (vgl. Täglicher Hafenbericht vom 9. Februar 2016) nicht vollständig ausgerüstetes außergewöhnlich großes Fahrzeug (AGF) das Festkommen mit verschuldet hätte.

Bei dem Schiff handelt es sich um eines der aktuell größten Containerschiffe.

1. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ auf der Elbe Nähe Hamburg in Anbetracht zunehmender Navigationsrisiken mit größeren Schiffen?

   b) Welche Risikoabschätzungen hat die Bundesregierung im Rahmen der geplanten Elbvertiefung, insbesondere im Zusammenhang mit Schiffen einer vergleichbaren Größenordnung der „CSCL Indian Ocean“, bisher vorgenommen, und zu welchen Erkenntnissen kam sie dabei?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. März 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

c) Welche möglichen Szenarien hat sie in diesem Zusammenhang betrachtet?

d) Welche Bandbreite an Folgen für Wirtschaft, Verkehr und die Umwelt hat sie dabei jeweils festgestellt?

Die Fragen 1a bis 1d werden gemeinsam beantwortet.

Die Havarie des Containerschiffes „CSCL Indian Ocean“ ereignete sich nicht aus Navigationsrisiken heraus, sondern ist nach bisherigem Erkenntnisstand und vorbehaltlich der Ergebnisse der laufenden Seeunfalluntersuchung einem technischen Fehler der Ruderanlagensteuerung zuzuordnen. Auftretende technische Störungen stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Schiffsgröße, sondern können auf jedem Fahrzeug trotz evtl. Redundanzen von Anlagen und Überprüfungen vor Befahren eines inneren Reviers auftreten.

Sowohl im Zuge der Fahrrinnenanpassung als auch in Vorbereitung der seinerzeit avisierten Großcontainerschiffe wurden Risikoabschätzungen hinsichtlich des sicheren Befahrens, der sicheren Handhabung, der einzuleitenden Maßnahmen bei auftretenden Störungen und der Auswirkungen evtl. Unfälle wie Festkommen vorgenommen.

In Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Wasserbau, den Reedern, der Hafenbehörde Hamburgs und den Seelotsen wurden u. a. vorweg Simulationen durchgefahren und zusammen mit den theoretischen Risikoanalyseergebnissen bewertet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die avisierten außergewöhnlich großen Fahrzeuge (AGF) das Revier der Außen- und Unterelbe unter Einhaltung zusätzlicher Auflagen in einer Schifffahrtspolizeilichen Genehmigung mit derselben Sicherheit befahren können wie die übrige Schifffahrt.

Es wurden bezüglich der präventiven Maßnahmen u. a. folgende Szenarien berücksichtigt und geprüft:

- Tidefahrplanung/Tidefenster,
- Schiffsgeschwindigkeit und Auswirkungen auf die maritime Umwelt sowie das Gewässerbett und die Uferbereiche,
- Verkehrssituationen u. a. hinsichtlich vertretbarer Begegnungen,
- zur Verfügung stehender Manövrierraum im Verhältnis der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche.

Hinsichtlich der Notfallvorsorge/des Unfallmanagements wurden nachfolgende Szenarien durchgespielt:

- Technische Störungen bis hin zum Ausfall der Technik an Bord,
- Kollisionen mit anderen Fahrzeugen,
- Festkommen und Strandungen,
- Verspätungen im Tidefahrplan.

Eine Bandbreitenabschätzung zu den wirtschaftlichen Folgen kann angesichts der Vielzahl möglicher Unfallszenarien nicht geleistet werden. Im Fall der CSCL „Indian Ocean“ ist es weder zu wesentlichen Beeinträchtigungen im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens noch zu wesentlichen Umweltschäden gekommen.

2. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zukünftig sicherstellen, das Risiko vergleichbarer oder schwerwiegenderer Havarien zu minimieren und im Schadensfalle entsprechende Maßnahmen zur Schadensreduzierung einzuleiten?

Die präventiven Maßnahmen werden fortlaufend im Sinne der Qualitätssicherung geprüft und optimiert. Anlässlich des hier in Rede stehenden Unfalls wurden die Verkehrszentralen des Bundes angewiesen, bei einem hinreichenden Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF für das weitere Befahren ausreichende Schlepperunterstützung anzuordnen.

Das Havariekommando beschäftigt sich seit längerem mit der Thematik Havarien von Großcontainerschiffen und entwickelt die bestehenden Fachkonzepte vor diesem Hintergrund kontinuierlich weiter.

3. Zu welchem Zeitpunkt lief nach Kenntnis der Bundesregierung das Containerschiff „CSCL Indian Ocean" mit welcher Geschwindigkeit an welchem Ort bei welchem Wasserstand auf Grund?

Am 3. Februar 2016 um 22.20 Uhr meldete der Bordlotse das „Auflaufen auf Grund" an die Verkehrszentrale Brunsbüttel Elbe. Position unmittelbar seewärts der Tonne 116 nördlich, außerhalb des Tonnenstrichs.

Der Wasserstand am Pegel Stadersand betrug zum Zeitpunkt des Auflaufens MTHw + 0,39 m steigend.

Die Geschwindigkeit des Schiffes betrug gemäß AIS-Datenauswertung in der freien Fahrt vor dem Auftreten des Problems 14,4 Kn über Grund, bei Verlassen der tiefen Rinne 12 kn und unmittelbar vor dem Auflaufen 10,4 Kn.

4. In welchem Zeitraum befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung das festgekommene Containerschiff „CSCL Indian Ocean" innerhalb der Bundeswasserstraße „Elbe" (bitte jeweilige Uhrzeiten angeben)?

Am 3. Februar 2016 um 17.20 Uhr hat das o. a. Schiff einlaufend die Tonne „Elbe" passiert.

5. Welche Hochwasserstände (Zeitpunkt, Höhe, Höhe über mittlerem Hochwasser) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Pegel Stadersand in dem Zeitraum gemessen, in dem die „CSCL Indian Ocean" auf Grund festgekommen war?

Es wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen.

6. a) Wie viele Container mit welchem Durchschnittsgewicht, wie viele Leercontainer, welches Volumen an Ballastwasser und welcher Brennstoffbestand (Art, Volumen, Gewicht) befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zeitpunkt des Auflaufens an Bord der „CSCL Indian Ocean"?

   b) Wie viele Container mit welchem Durchschnittsgewicht und wie viele Leercontainer befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zeitpunkt des Auflaufens an Deck der „CSCL Indian Ocean"?

   c) Wie viele dieser Container mit welchem Durchschnittsgewicht waren nach Kenntnis der Bundesregierung für den Hamburger Hafen bestimmt?

Die Fragen 6a bis 6c werden gemeinsam beantwortet.

TEU (20 feet length container), FEU (40 feet length container)

Container insgesamt:	6 620
davon im Laderaum:	2 224 TEU + 1 627 FEU
davon auf dem Lukendeckel:	33 TEU + 2 736 FEU
Ballastwasser	10 130 t
HFO (Schweröl)	1 913 t
Dieselöl	535 t
Schmieröl	31 t
Die Gesamtmasse aller Container an Bord beläuft sich auf:	92 177 t
Die rechnerische Durchschnittsmasse pro Container beläuft sich auf:	~13,9 t
Die Anzahl der Leercontainer beläuft sich auf ca.	~500 Container.
Für den Hamburger Hafen:	
Container insgesamt:	3 017
Davon TEU:	1 364
Davon FEU:	1 613
davon Leercontainer: FEU	40
Die rechnerische Durchschnittsmasse pro Container beläuft sich auf:	16 t.

7. a) Welche Auflagen (Mindest-Kielfreiheit, Höchst-Windgeschwindigkeit, Lotsenannahme, Schlepperannahme, Mindest- und Höchstgeschwindigkeit, Überhol- oder Begegnungsverbote – unter Benennung der Streckenabschnitte für diese Verbote – oder andere) werden nach Kenntnis der Bundesregierung üblicherweise AGF mit den Abmaßen der „CSCL Indian Ocean“ beim Befahren der Elbe zum Anlaufen des Hamburger Hafens erteilt?

   b) Welche dieser Auflagen werden nach Kenntnis der Bundesregierung üblicherweise AGF mit den Abmaßen der „CSCL Indian Ocean“ beim Befahren der Elbe zum Anlaufen des Hamburger Hafens erteilt, wenn ihre Ankereinrichtungen aufgrund des Verlustes eines Ankers nur eingeschränkt zur Verfügung stehen?

   c) Welche dieser Auflagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung der „CSCL Indian Ocean“ von wem zum Befahren und Anlaufen des Hamburger Hafens erteilt?

Die Fragen 7a bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

- Der Tiefgang darf

➢ einkommend	tideabhängig	13,90 m (Frischwasser),
	tideunabhängig	11,60 m (Frischwasser),
➢ ausgehend	tideabhängig	12,40 m (Frischwasser),
	tideunabhängig	11,60 m (Frischwasser),

  nicht überschreiten.

- Es sind mindestens zwei Lotsen und Radarberatung durch die jeweilige Verkehrszentrale anzunehmen.

- Das Befahren des Reviers ist nur zulässig, wenn eine stetige Windstärke von 6 Bft an dem Messgerät Bake „A“ oder an dem Messgerät in Brunsbüttel nicht überschritten wird.
- Über den Antritt bzw. die Fortsetzung der Fahrt bei Zunahme der Windstärke in der genehmigten Fahrtstrecke entscheidet die zuständige Verkehrszentrale unter Berücksichtigung der gesamten Wetter- und Verkehrsverhältnisse in dem zu befahrenden Revier.
- Oberhalb der Tonnen 13/14 dürfen sich Fahrzeuge mit einer addierten Breite von 111 m und mehr nur begegnen, wenn ihre Schiffsgeschwindigkeit während der Begegnung 13 kn Fahrt über Grund nicht überschreitet.
- Oberhalb der Tonnen 13/14 besteht ein Überholverbot gegenüber anderen AGF. Zu vorausfahrenden AGF-Fahrzeugen ist ein Sicherheitsabstand von mind. 3 sm einzuhalten.
- Zwischen den Tonnen 123 und 125 besteht ein Begegnungsverbot mit Fahrzeugen über 180 m Länge oder 28 m Breite und es ist die Begleitung eines Schleppers mit mind. 70 t Pfahlzug anzunehmen.
- Fahrverbote und Fahrbeschränkungen auf dem Streckenabschnitt zwischen Störmündung/Rhinplate Nord (Tonnen 75/76) und der Landesgrenze Hamburgs bei Tinsdal (Tonne 125). Fahrzeuge mit addierten Breiten von 90,00 m und mehr, die beide aufgrund ihres Tiefganges auf die tiefe Fahrrinne angewiesen sind, dürfen sich auf dem unter Nr. 14.2.2 genannten Streckenabschnitt weder überholen noch begegnen. Die Verkehrszentrale Brunsbüttel kann unter Berücksichtigung der aktuellen Tiefgänge und des Wasserstandes zum vorausberechneten Überhol- und Begegnungszeitpunkt Ausnahmen von diesem Fahrverbot zulassen.

Bei einem betriebsklaren Anker sind üblicherweise keine weiteren Auflagen erforderlich.

Von der Hamburg Port Authority (HPA) wurde am 4. März 2015 für die „CSCL Indian Ocean“ eine Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für das Befahren des Hamburger Hafens erteilt. Neben den in der Genehmigung enthaltenen Auflagen hat die HPA wegen des fehlenden Ankers keine zusätzlichen Auflagen erteilt. Begründung dafür ist, dass bereits die Auflage bestand, dass das Schiff ab der Landesgrenze eine Leinenverbindung zu einem Schlepper mit einem Pfahlzug von mindestens 70 to. herstellen musste. Für das Befahren des Parkhafens und des Waltershofer Hafens sowie für das Dreh- und Anlegemanöver war ergänzend ein weiterer Schlepper anzunehmen.

8. Wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung die „CSCL Indian Ocean“ wo aus welchem Grund einen Anker verloren, und zu welchem Zeitpunkt hat welche nationale Behörde davon Kenntnis erhalten?

Die Schiffsleitung der „CSCL Indian Ocean“ hat am 2. Februar 2016 um 13.28 Uhr den Verlust eines Ankers auf der Tiefwasser-Reede in der Deutschen Bucht der Verkehrszentrale Wilhelmshaven gemeldet. Nach der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung und der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt sind solche Vorfälle unverzüglich an die zuständige Verkehrszentrale zu melden.

9. Welche Verkehrssicherungsmaßnahmen, wie z. B. Sperren des Fahrwassers, Legen von Warntonnen, Warnhinweise über Revierfunk, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung wann wie lange durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder andere Behörden im Zusammenhang mit dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ durchgeführt?

Während des ersten und zweiten Schleppversuches wurde für den durchgehenden Verkehr (Passage des Havarieorts) durch die Verkehrszentrale Brunsbüttel Elbe ein Passageverbot ausgesprochen. Die unmittelbar vor dem Havaristen liegende Tonne 116 wurde eingezogen, damit diese bei der Bergung nicht im Weg liegt.

Die Fahrrinne war während der Havarie uneingeschränkt frei passierbar. Über die stündlichen Lagemeldungen der Verkehrszentrale Brunsbüttel Elbe wurde eine langsame Vorbeifahrt am Havaristen angeordnet.

Für den dritten Bergungsversuch wurde mit „Schifffahrtspolizeiliche Verfügung 02/2016 – Sperrung der Elbe zwischen den Tonnen 111 und 125“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Hamburg die Elbe von 02.00 Uhr bis 06.00 Uhr für alle Fahrzeuge gesperrt.

10. a) In welchem Zeitraum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchem Wasserstand mit welchen von wem beauftragten Schleppern unter wessen verantwortlicher Leitung ein erster Freischleppversuch durchgeführt?

b) In welchem Zeitraum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchem Wasserstand mit welchen von wem beauftragten Schleppern unter wessen verantwortlicher Leitung nach welchen Vorbereitungen (Abgabe von Ballastwasser – Volumenangabe –, Lotung der Wassertiefen um den Festkommer oder andere Maßnahmen) ein zweiter Freischleppversuch durchgeführt?

Die Fragen 10a und 10b werden gemeinsam beantwortet.

Für den ersten Freischleppversuch wurden am 3. Februar 2016 um 23.12 Uhr von der Verkehrszentrale Brunsbüttel/Elbe und dem WSA Hamburg folgend Schlepper geordert: „Bugsier 2“, „Bugsier 9“, „Bugsier 10“, „ZP Boxer“, „SD Dolphin“, „SD Rover“. Dieser Schleppversuch wurde erfolglos um 01.12 Uhr abgebrochen. Die Beauftragung der Schlepper erfolgte durch den Reeder bzw. dessen örtlichen Beauftragten.

Während der Nacht wurde das Schiff durch Lenzen von Ballastwasser geleichtert und der Tiefgang von 12,10 m auf 11,30 m reduziert. Der zweite Freischleppversuch erfolgte nach Verfügung des WSA Hamburg mit folgenden Kräften am 4. Februar 2016 von 10.55 bis 13.00 Uhr durch den Reeder bzw. dessen örtlichen Beauftragten: „Bugsier 2“, „Bugsier 8“, „Bugsier 9“, „Bugsier 10“, „ZP Boxer“, „SD Dolphin“, „SD Rover“.

11. Wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung das HK die Gesamt-Einsatzleitung des staatlichen Unfallmanagements aus welchem Grund auf welcher Rechtsgrundlage übernommen?

Die Übernahme der Gesamteinsatzleitung erfolgte am 4. Februar 2016 um 13.45 Uhr aufgrund eines Ersuchens des WSA Hamburg gemäß § 9 Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV).

12. Handelte es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ um eine „Komplexe Schadenslage“ nach der Havariekommando-Vereinbarung?

    Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Ja. Die Tatbestandsmerkmale des § 1 Absatz 4 HKV waren erfüllt.

13. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund auf welcher Rechtsgrundlage mit welchen Beteiligten im Havariestab der erste „Schleppversuch des Havariekommandos“ (HK-Pressemitteilung Nr. 5 vom 8. Februar 2016) vorbereitet?

Mit Übernahme der Gesamteinsatzleitung am 4. Februar 2016 (siehe Antwort zu Frage 11) hat das Havariekommando einen Schleppversuch vorbereitet. Dieses geschah in Ausübung der Befugnisse nach § 6 Absatz 1, § 9 Absatz 2 HKV und in enger Abstimmung mit Vertretern der Reederei, des Bergers sowie der Versicherung und von der Reederei hinzugezogenen Fachberatern. Die Vorbereitungen wurden am 8. Februar 2016 abgeschlossen.

14. a) Welche staatlichen Luft- oder Wasserfahrzeuge waren nach Kenntnis der Bundesregierung mit welcher Aufgabe auf wessen Anordnung im Zusammenhang mit der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ im Einsatz?

    b) Welche Überwachungsflüge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Zeitraum zu welchem Zeitpunkt mit welchem Luftfahrzeug aus welchem Grund von welchem Start- und Zielort mit welcher Flugzeit mit welchem Ergebnis durchgeführt?

    c) In welchen Zeiträumen war nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund durch wen der Luftraum in welchem Umkreis über der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ gesperrt?

Die Fragen 14a bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Als Luftfahrzeuge waren die Do228 Sensorflugzeuge des Havariekommandos zu Aufklärungszwecken im Einsatz. Als staatliche Wasserfahrzeuge waren das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ sowie von der Wasserschutzpolizei (WSP) Hamburg die „Bürgermeister Weichmann“ (BW) zu Verkehrssicherungsmaßnahmen im Einsatz, „Neuwerk“ auf Anordnung des Havariestabes, „BW“ auf Anordnung der WSP Hamburg. Zur Erstellung des Flächenprofiles um den Havaristen waren die Peilschiffe „Deepenschriewer I“ und „Deepenschriewer II“ der Hamburg Port Authority sowie das Peilschiff „Wedel“ vom WSA-Hamburg im Auftrag des Havariestabes im Einsatz.

Es wurden folgende Überwachungsflüge durchgeführt:

Tag	Beginn*	Ende*	Ergebnis
4. Februar 2016	09.50	11.10	kein Schadstoffaustritt
5. Februar 2016	08.50	09.10	kein Schadstoffaustritt
6. Februar 2016	13.50	14.20	kein Schadstoffaustritt
7. Februar 2016	09.35	10.20	kein Schadstoffaustritt
7. Februar 2016	15.06	15.40	kein Schadstoffaustritt
8. Februar 2016	07.45	08.20	kein Schadstoffaustritt
8. Februar 2016	11.15	11.45	kein Schadstoffaustritt
8. Februar 2016	17.10	17.49	kein Schadstoffaustritt
9. Februar 2016	02.40	06.10	kein Schadstoffaustritt.

* Beginn und Ende des Routinefluges, die jeweilige Aufenthaltszeit beim Havaristen betrug nur wenige Minuten.

Der Luftraum um den Havaristen wurde auf Antrag des Havariekommandos durch die Deutsche Flugsicherung im Zeitraum vom 4. Februar 2016 14.30 Uhr bis 9. Februar 2016 09.30 Uhr gesperrt. Der Sperrradius betrug 2 km. Die Luftraumsperrung diente u. a. der Sicherheit der Einsatzkräfte sowie des ungehinderten Operierens von Luftfahrzeugen mit Einsatzaufträgen.

15. a) Über welche Brennstoff-Vorratstanks (Anzahl, Brennstoffart, Volumen) verfügt nach Kenntnis der Bundesregierung die „CSCL Indian Ocean“, und welche dieser Tanks sind durch eine Doppelhülle mit welchen Abmaßen (Höhe bei Bodentanks, Breite bei Seitentanks) gegen Auslaufen bei Beschädigung der Außenhaut geschützt?

b) Welche Gefahr einer Gewässerverunreinigung bestand nach Kenntnis der Bundesregierung wann für welchen Zeitraum aus welchem Grund durch das Austreten welchen Schadstoffs aus der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“?

c) Durch wen wurde in Abstimmung mit wem nach Kenntnis der Bundesregierung das Abpumpen des Brennstoffs der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ veranlasst und beauftragt?

d) Wie viel Brennstoff (Art, Volumen, Gewicht) wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Zeitraum mit welcher Pumprate (m^3/h) von der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ abgepumpt?

Die Fragen 15a bis 15b werden gemeinsam beantwortet.

Tanks für HFO (Schweröl): Anzahl 11 Gesamtvolumen 11 084 m^3
Anordnung: „Doppelhülle“, unterhalb des Deckshauses und innerhalb des Maschinenraums.

Tanks für Dieselöl: Anzahl 3 Gesamtvolumen 880 m^3
Anordnung: „Doppelhülle“, innerhalb des Maschinenraums.

Anordnung der Öltanks entspricht den Anforderungen für „Doppelhülle“ gemäß MARPOL, Annex I, Reg. 12A, §§ 6, 7, 8 („Sicherheitsvorschriften für Treibstofftanks“).

Aufgrund der Anordnung der Betriebsstofftanks im Schiff bestand keine akute Gefahr des Schadstoffaustritts. Das Abpumpen der Betriebsstoffe diente der Leichterung (Gewichtsreduktion). Darüber hinaus konnte damit das Restrisiko eines Schadstoffaustrittes minimiert werden.

Das Abpumpen des Brennstoffs wurde von der Reederei (China Shipping Container Lines/Shanghai) der „CSCL Indian Ocean“ in Abstimmung mit dem Havariekommando veranlasst und beauftragt. Brennstoff wurde mit einer Rate von 50 m^3/Stunde vom 5. Februar 2016 bis zum 8. Februar 2016 abgepumpt.
Abgepumpter Brennstoff:

Schweröl (HFO):	1 900 t
Gasöl (MDO):	400 t
Schwefelarmer Treibstoff:	50 t.

16. Welche Tiefgangsveränderung wird nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Leichterung der „CSCL Indian Ocean“ um 1 000 Tonnen bei dem während des Festkommens vorhandenen Ladetiefgang verursacht?

Eine Massenveränderung von „-1 000 t“ entspricht einer Verringerung des Tiefgangs um 0,07 m.

17. a) Durch wen wurde, beauftragt wann durch wen, nach Kenntnis der Bundesregierung auf welcher Rechtsgrundlage (Bergungs-, Wrackräumungs- oder anderer Vertrag) das Freischleppen der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ verantwortlich konzipiert, geplant, vorbereitet und durchgeführt?

    b) Durch wen wurde wo unter Beteiligung welcher Unternehmen, Behörden und anderer Beteiligter nach Kenntnis der Bundesregierung wann auf welcher Pressekonferenz der Plan zum Freischleppen der „CSCL Indian Ocean“ der Öffentlichkeit vorgestellt und erläutert?

Die Fragen 17a und 17b werden gemeinsam beantwortet.

Das Freischleppen der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ wurde verantwortlich von dem Unternehmen KOTUG Offshore b. v./SMIT Salvage b. v. (Rotterdam) in enger Abstimmung mit dem Havariekommando konzipiert, geplant, vorbereitet und durchgeführt.

Die Grundlage war ein privatrechtlicher Vertrag vom 6. Februar 2016 (Wreckhire 2010) zwischen der Reederei und dem Bergungsunternehmen.

Das Havariekommando führte im Rahmen der einsatzbegleitenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit am 9. Februar 2016 von 11.00 Uhr bis ca.12.00 Uhr eine Pressekonferenz in Cuxhaven durch. Anwesend waren der Leiter und Mitarbeiter des Havariekommandos sowie Medienteams regionaler und überregionaler Medien unterschiedlicher Formate.

18. Welche Schlepper mit welcher Schleppleistung waren nach Kenntnis der Bundesregierung in wessen Auftrag mit welchem Auftrag (Schleppen, Drücken oder andere) beim Freischleppen der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ im Einsatz?

„Union Manta“	Reeederei Boskalis	200 t ZIEHEN
„Fairmount Expedition“	Reederei Fairmount Marine	200 t ZIEHEN
„Bugsier 9“	Reederei Bugsier	85 t ZIEHEN
„ZP BOXER“	Reederei Kotug	70 t ZIEHEN
„Bugsier 8“	Reederei Bugsier	72 t ZIEHEN
„Bugsier 10“	Reederei Bugsier	86 t DRÜCKEN
„Bugsier 2“	Reederei Bugsier	63 t DRÜCKEN
„Bugsier 3“	Reederei Bugsier	63 t DRÜCKEN
„Bugsier 7“	Reederei Bugsier	72 t DRÜCKEN
„SD Dolphin“	Reederei Kotug	80 t DRÜCKEN
„SD Rover“	Reederei Kotug	60 t DRÜCKEN
„ZP Bulldog“	Reederei Kotug	70 t DRÜCKEN.

19. Welche über eine Bereitstellung von Tide- und Wetterdaten sowie die Prüfung der vorgelegten Freischleppplanungen hinausgehende Aufgabe hatte nach Kenntnis der Bundesregierung das Havariekommando, als es „gemeinsam mit den Bergungsreedereien KOTUG Offshore B.V. und Smit Salvage B.V. […] ein Bergungskonzept erarbeitet“ hat?

Das Havariekommando hat bei derartigen Einsatzlagen gemäß § 6 Absatz 1, § 9 Absatz 2 HKV die Gesamteinsatzleitung.

20. Welche Bagger mit welcher Baggerleistung waren nach Kenntnis der Bundesregierung in wessen Auftrag mit welchem Auftrag und welchem Baggerergebnis bei der Vorbereitung des Freischleppens der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ im Einsatz?

Im Einsatz waren die Hopperbagger „Barent Zanen“ und „Causeway“ mit 8500 m^3 und 4500 m^3 Ladungsvolumen sowie die Wasserinjektionsbagger „Njörd“ und „Dhamra“ mit 14 000 m^3/h und 14 874 m^3/h Förderleistung.

Daneben war noch der Stelzenbagger „Razende Bol“ eingesetzt.

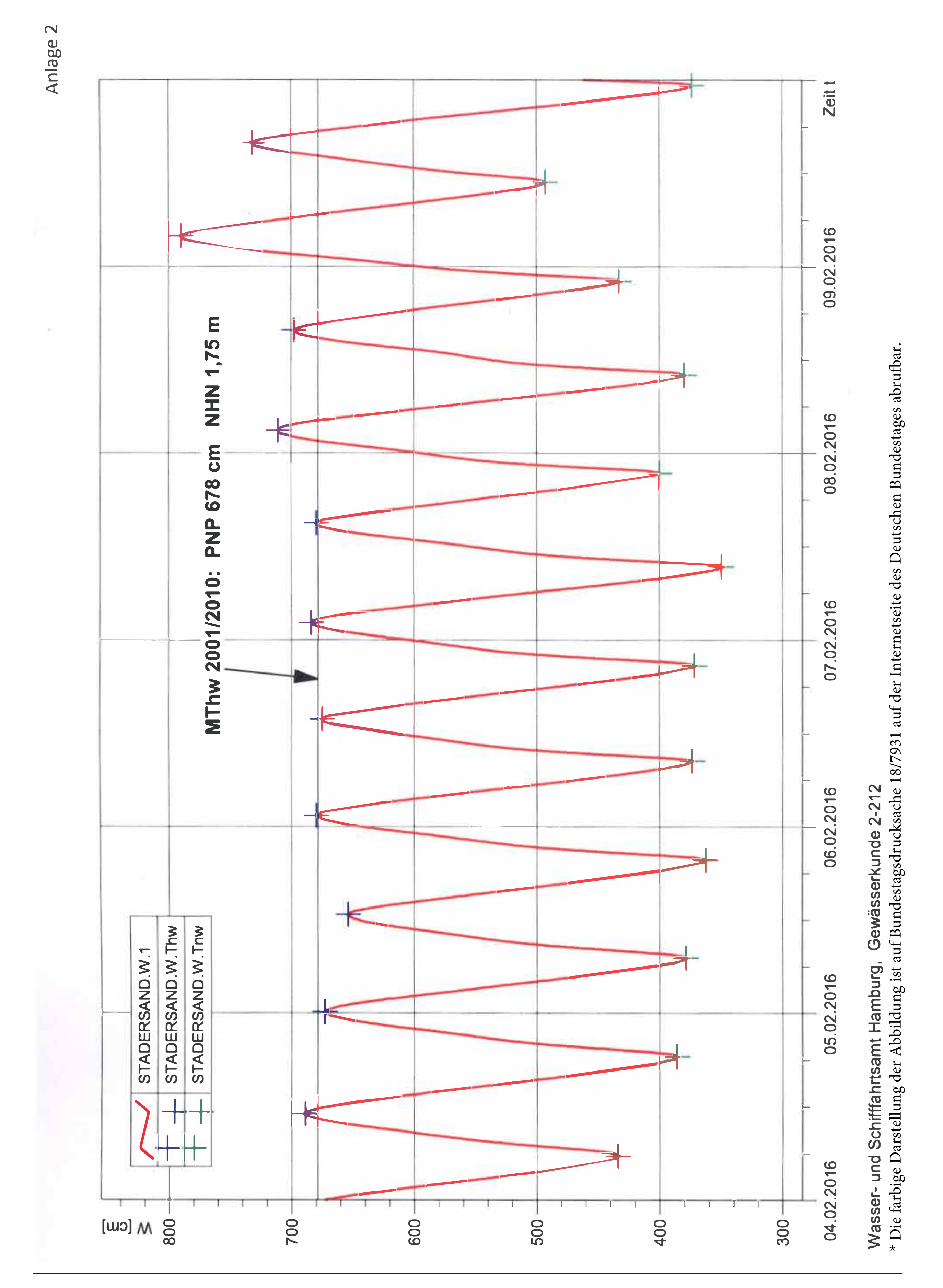
Die Bagger wurden von der Bergungsfirma in Abstimmung mit dem Havariekommando und dem WSA Hamburg beauftragt und hatten die Aufgabe, Boden auf der Steuerbordseite des Havaristen und auf der Backbordseite im Bugbereich zu baggern, um das Freischleppen zu erleichtern.

21. Welche Aufgabe hatte der On Scene Coordinator (OSC) des Havariekommandos während der Vorbereitung und der Durchführung des Freischleppens der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“?

Der OSC war der Einsatzleiter See des Havariekommandos.

Anlage 1

Datum	Zeit	Thw [cm PN]	Thw [cm NHN]	Thw [m NHN]	Höhe über MThw 2001/2010 [cm]	Höhe über MThw 2001/2010 [m]
04.02.2016	11:04:00	689	186	1,86	11	0,11
05.02.2016	00:12:00	673	170	1,70	-5	-0,05
05.02.2016	12:41:00	654	151	1,51	-24	-0,24
06.02.2016	01:26:00	680	177	1,77	2	0,02
06.02.2016	13:51:00	675	172	1,72	-3	-0,03
07.02.2016	02:12:00	684	181	1,81	6	0,06
07.02.2016	15:01:00	680	177	1,77	2	0,02
08.02.2016	02:58:00	711	208	2,08	33	0,33
08.02.2016	15:50:00	698	195	1,95	20	0,20
09.02.2016	03:59:00	790	287	2,87	112	1,12
09.02.2016	15:54:00	732	229	2,29	54	0,54



* Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 18/7931 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333